tistiques annuels postérieurs à l'année 1815 ; c'est le moyen d'avoir un ensemble homogène et uniforme capable de rendre cette comparaison plus exacte. Voici un tableau destiné à faciliter cet examen :

ANNÉES.	TONNAGE FRANÇAIS.	TONNAGE ÉTRANGER.	TOTAUX.	PARTICIPATION RELATIVE DU PAVILLON FRANÇAIS.
1820	469,000 ^T	762,000 ^T	1,231,000 ^T	38 p. %
1825	490,000	814,000	1,304,000	37 id.
1829	409,000	1,001,000	1,410,000	29 id.
1832	529,000	1,176,000	1,705,800	31 id.
1835	575,000	1,251,000	1,824,000	31 id.
1838	870,000	1,626,000	2,496,000	34 id.
1839	1,010,000	1,387,000	2,397,000	39 id.
1840	908,000	1,685,000	2,595,000	35 id.
1841	871,000	1,887,000	2,758,000	32 id.

L'examen de ce tableau donne la preuve que depuis 1820, malgré le développement éprouvé par le mouvement général du commerce maritime de la France, la navigation sous pavillon national a perdu considérablement de ses avantages. Depuis 1825, le chiffre représentant la participation proportionnelle de ce pavillon dans la navigation de concurrence a été en moyenne de 33 pour cent, tandis que, de 1820 à 1825, il avait été de 37 pour cent. Une seule fois, en 1839, ce chiffre s'est élevé au niveau de celui de l'année 1820 ; mais, dès l'année 1840, il a subi une diminution qui a continué son influence pendant l'année 1841 et probablement encore pendant l'année 1842.

Le stationnement dans lequel languit, en France, la participation proportionnelle du pavillon national à la navigation de concurrence, est un fait d'autant plus fâcheux, que le chiffre total moyen de cette participation est bien inférieur à ce qu'il pourrait et à ce qu'il devrait être. Le relevé suivant, présentant le mouvement annuel moyen de la navigation de concurrence